Deutscher Bundestag **Drucksache 16/2403**

16. Wahlperiode 15. 08. 2006

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Peter Hettlich, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Mitte-Deutschland-Verbindung

Vorbemerkung:

Die Ausbaustrecke Weimar–Glauchau ist als Teil der Mitte-Deutschland-Verbindung Paderborn–Chemnitz Bestandteil des Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Ziel sind die Ertüchtigung der Strecke für Neigetechnik mit einer v_{max} von 140 km/h in der ersten Ausbaustufe (Vordringlicher Bedarf) sowie der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung in der zweiten Ausbaustufe (Weiterer Bedarf). Das Ende der ersten Ausbaustufe war ursprünglich für 2006 geplant. Derzeit ist jedoch kein Abschluss der Bauarbeiten erkennbar.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Baumaßnahmen wurden bis heute durchgeführt, welche sind im Jahr 2006 geplant?
2. Welche Baumaßnahmen müssen darüber hinaus bis zum Abschluss der ersten Ausbaustufe vorgenommen werden?
3. Für welche Maßnahmen liegen noch keine Finanzierungsvereinbarungen vor?

   Falls noch Finanzierungsvereinbarungen ausstehen, in welchem Stadium befinden sich die Verhandlungen zu den ausstehenden Finanzierungsvereinbarungen?
4. Welches Fertigstellungsdatum ist derzeit für die erste Ausbaustufe geplant?
5. In welcher Höhe liegen die bisher angefallenen Kosten?
6. Welche Kosten fallen bis zur Inbetriebnahme der ersten Ausbaustufe noch an?
7. Sind bei der Planung der ersten Ausbaustufe die Prinzipien eines integralen Taktfahrplans zugrunde gelegt worden?

   Wenn ja, welche Taktnoten sind mit welchen Verknüpfungen geplant?
8. Mit welchem Zugverkehr, aufgeschlüsselt nach Zuggattungen, und mit welchen Zielen und Fahrzeiten ist nach Abschluss der ersten Ausbaustufe zu rechnen?
9. Welche betrieblichen Möglichkeiten bestehen für die Erweiterung des Schienenpersonenverkehrs auf dem Abschnitt Jena–Weimar–(Erfurt)?

10. In welchem Umfang ist Güterverkehr möglich?
11. Welche Kosten und welches Nutzen-Kosten-Verhältnis wurden für die zweite Ausbaustufe ermittelt?
12. Wurden bzw. werden in der ersten Ausbaustufe Ingenieurbauten so errichtet, dass das Verlegen des zweiten Gleises und die Elektrifizierung ohne erneute Umbauten möglich sind?

    Wenn nein, welche Ingenieurbauten wären dann notwendig, und wie hoch sind die Kosten dafür?

    Sind diese Kosten bereits in den prognostizierten Gesamtausbaukosten für die zweite Ausbaustufe enthalten?

    Wenn nein, wie wird hierdurch das Nutzen-Kosten-Verhältnis verändert?
13. Wann wird aus heutiger Sicht mit der zweiten Ausbaustufe begonnen? Wenn ein Zeitpunkt noch nicht absehbar ist, welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, zumindest den stark belasteten Abschnitt Göschwitz–Weimar zu elektrifizieren?

Berlin, den 15. August 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333